293. VEHICLE FENDERS.

251,219

7 1/1911 GERMAN

Fig. 1.

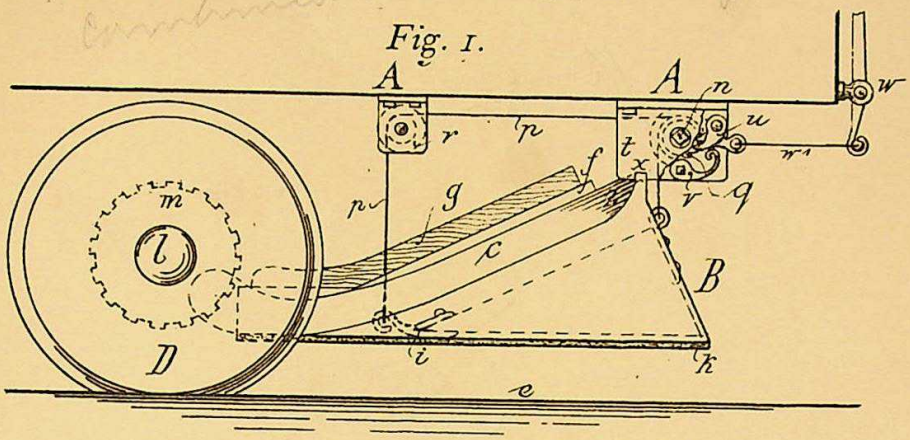


Fig. 3.

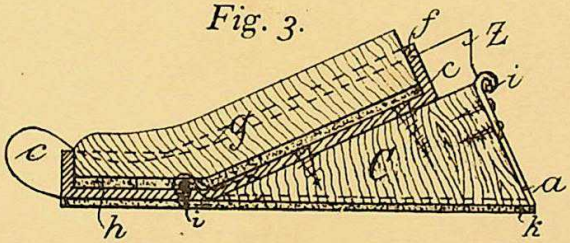
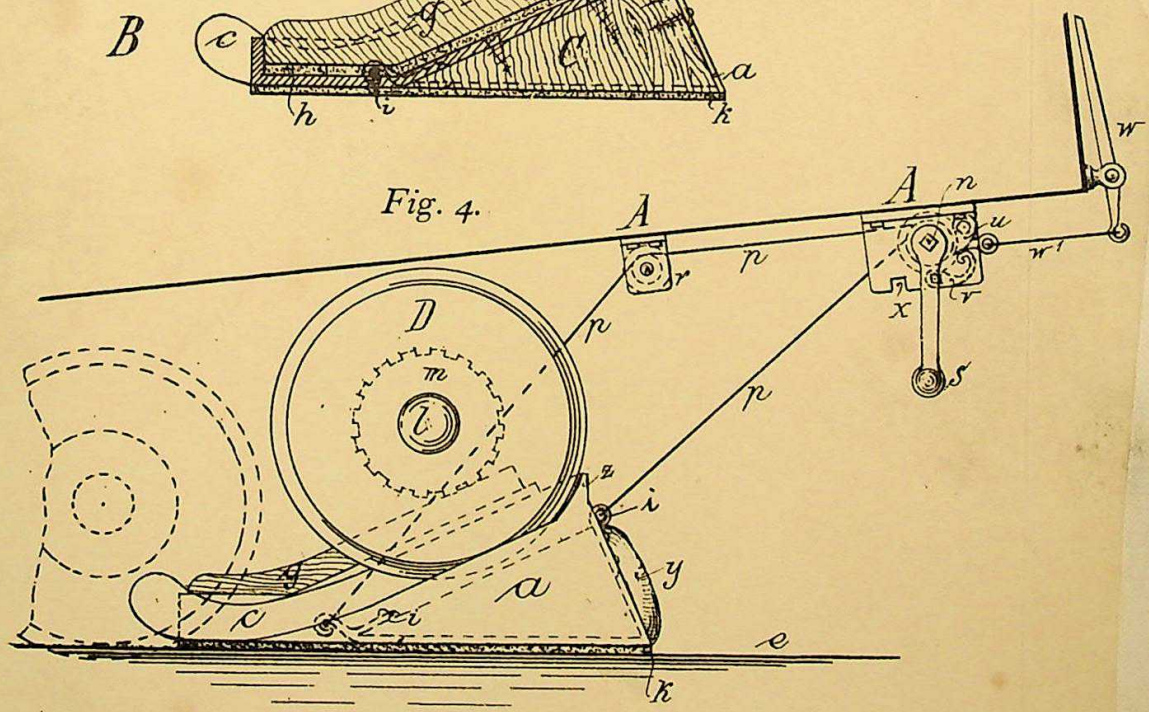
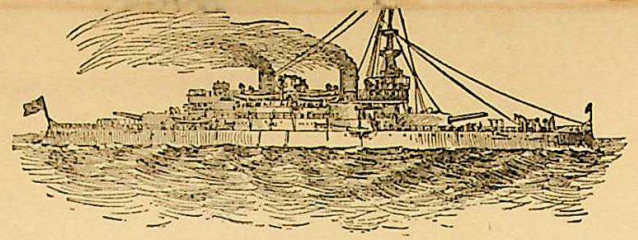


Fig. 4.



PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDR



Name, ...

Rank and Service, ...

.....

Agency. { *Original Roll:* .....
Transf'd ....., *1* , *to* .....
" ....., *1* , *to* .....

Issue. *Class* ..... *Entered* ..... , *Fee, $* .....

Issued ....., *1* .
Mailed ....., *1* .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., *1* .

.....

.....

Deductions: .....

.....

Disability: .....

.....

Issue. *Class* ..... *Entered* ..... , *Fee, $* .....

Issued ....., *1* .
Mailed ....., *1* .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., *1* .

.....

.....

Deductions: .....

.....

Disability: .....

.....

Issue. *Class* ..... *Entered* ..... , *Fee, $* .....

Rate and Period, $ ....., *from* ....., *1*

.....

.....

.....

Deductions: .....

.....

Disability .....

.....

Issue. *Class* ..... *Entered* ..... , *Fee, $* .....

Issued ....., *1*

Mailed ....., *1*

Rate and Period, $ ....., *from* ....., *1*

.....

.....

.....

Deductions: .....

.....

Disability .....

.....

INDORSEMENTS.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(802-5,000.)

293. VEHICLE FENDERS.

GERMAN

251,219

Zu der Patentschrift 251219

Fig. 2.

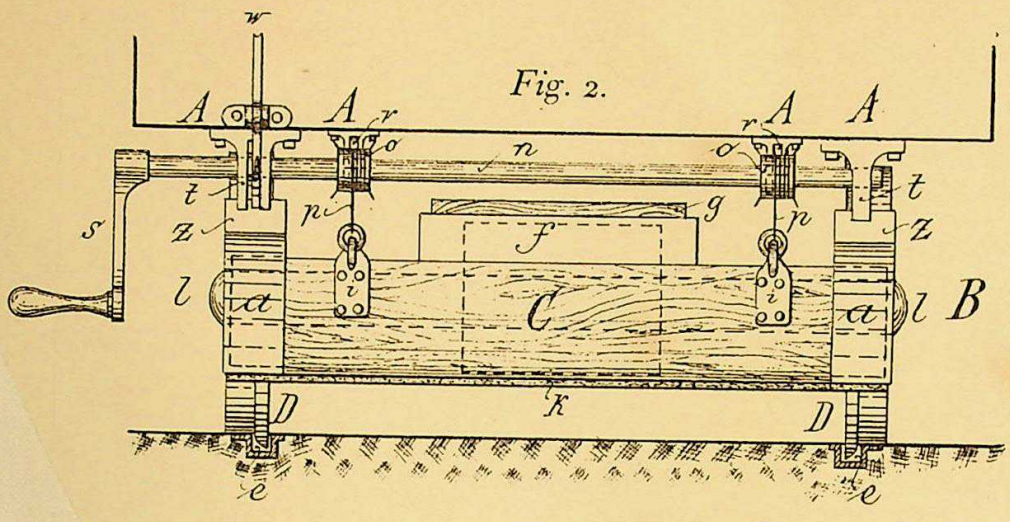
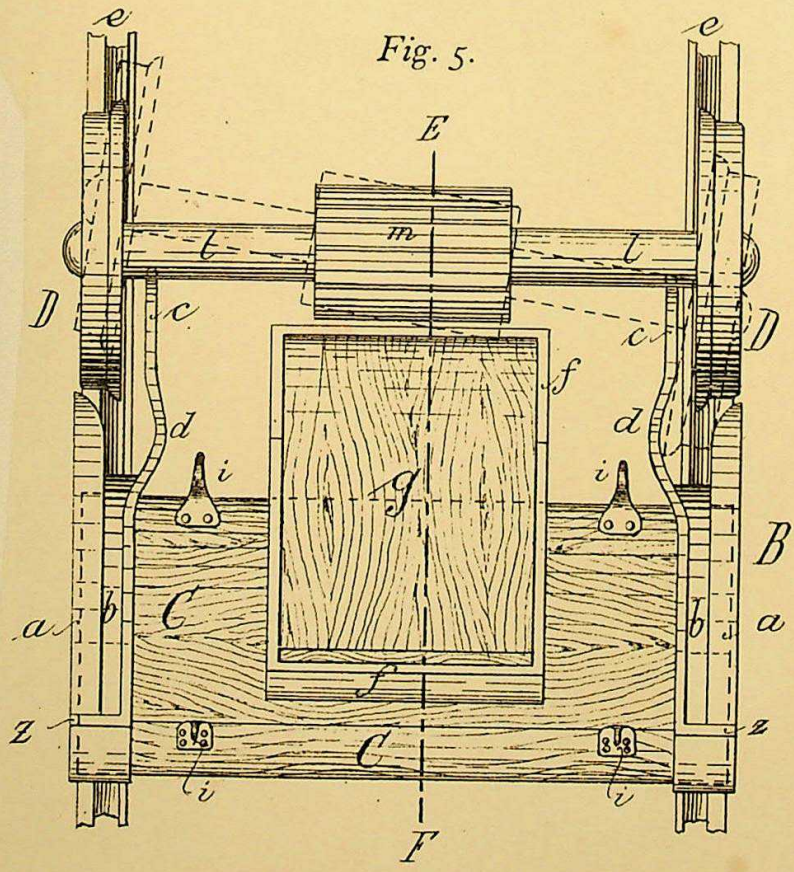


Fig. 5.



UCKEREI.

KAISERLICHES PATENTAMT.

AUSGEGEBEN DEN 1. OKTOBER 1912.

PATENTSCHRIFT

— № 251219 —

DUPLICATE

KLASSE 20 *d*. GRUPPE 32.

FRANZ HINTZE IN BERLIN.

Schutzvorrichtung für Straßenbahnfahrzeuge.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 17. Januar 1911 ab.

Die Erfindung betrifft eine vom Führerstand auslösbare Schutzvorrichtung für Straßenbahnwagen, bei der ein Bremsschuh mit seitlichen, steil ansteigenden Auflaufflächen unter der vorderen Plattform angeordnet ist. Das Wesen der Erfindung besteht darin, daß zwischen den Auflaufflächen ein Keilstück angebracht ist, auf dessen schiefer Ebene nach dem Herablassen des Bremsschuhes eine auf der Wagenachse befestigte Rillenwalze aufläuft. Durch dieses Auflaufen wird ein Gleiten des Schutzklotzes während des Hinaufrollens der Räder auf den Auflaufflächen verhindert und gleichzeitig der Wagen vorn angehoben.

Auf der Zeichnung bedeutet:

Fig. 1 eine Seitenansicht und

Fig. 2 eine Vorderansicht der aufgehängten Schutzvorrichtung.

Fig. 3 ist ein Querschnitt nach der Linie *E-F* der Fig. 5.

Fig. 4 zeigt eine Seitenansicht der Schutzvorrichtung nach ihrer Auslösung.

Fig. 5 ist eine Aufsicht auf die Schutzvorrichtung.

Die Aufhängevorrichtung *A* (Fig. 1 und 2) ist unter dem Wagen angeordnet und besteht aus einer Welle *n* mit Rollen *o* für die Aufhängeseile *p* der Schutzvorrichtung, dem Sperrrad *q*, den beiden Führungsrollen *r* und der abnehmbaren Kurbel *s*. Die Welle *n* ruht in Lagern *t*, von denen das nahe der Kurbel *s* gelegene mit einer Sperrklinke *u* und einer Feder *v* versehen ist. An der Kopfwand des Wagens befindet sich ein Hebel *w*, der durch ein Verbindungsstück w^1 mit der Sperrklinke *u* verbunden ist. An Stelle des Hebels *w* kann auch zweckmäßig eine selbsttätig wirkende Auslösung der Sperrvorrichtung unter dem Wagen angeordnet werden. Die beiden Lager *t* sind mit Ausschnitten *x* versehen (Fig. 4), in die die Schutzvorrichtung mit Ansätzen *z* eingreift und hier gesichert wird.

Die eigentliche Schutzvorrichtung *B* besteht aus einem mittels Haken *i* an den Seilen *p* aufgehängten keilförmigen Holzblock *C* (Fig. 3 und 5), an dessen beiden Enden eiserne Schuhe *a* mit Gleisrillen *b* und Führungsschienen *c* befestigt sind. Die Schienen *c* zeigen bei *d* Ausbiegungen (Fig. 5), damit die Vorderräder *D* des Wagens beim Fahren durch Kurven sich frei bewegen können.

Mitten auf dem Klotz *C* (Fig. 3) lagert in einem eisernen Kasten *f* eine auswechselbare Holzeinlage *g* auf einer federnden Unterlage *h*. Die untere Fläche des Klotzes *C* ist mit einer Gummiplatte *k* versehen, um beim Herabfallen der Schutzvorrichtung *B* den harten Aufschlag zu mildern und um ihr Weitergleiten auf dem Asphalt oder auf Steinpflaster während des Hinauffahrens des Wagens zu verhindern.

Auf der Radachse *l* ist eine Rillenwalze *m* aufgekeilt, die beim Einlaufen der Wagenräder *D* in die Gleisrillen *b* die Holzeinlage *g* erfaßt und den Klotz *C* auf dem Erdboden festhält.

Die Vorderseite der Schutzvorrichtung (Fig. 4) ist mit einem Polster *y* versehen, um Verletzungen zu Fall gekommener Personen zu verhüten.

Die Wirkungsweise der Einrichtung ist folgende:

Soll die unter dem Wagen hängende Schutz-

vorrichtung *B* ausgelöst werden, so zieht der Wagenführer den mit der Notbremse versehenen Hebel *w* an. Die Sperrklinke *u* wird ausgelöst, und die über die Rollen *o* und *r* laufenden Seile *p* lassen den Klotz *C* quer über die Schienen *e* dicht vor die Vorderräder *D* fallen. Die mit der Radachse *l* zugleich sich drehende Walze *m* erfaßt zunächst die Holzeinlage *g* und hält die Schutzvorrichtung in ihrer Lage fest, während die Vorderräder *D* von den Schienen *e* in die Gleisrillen *b* der eisernen Schuhe *a* gleiten und dann in ihnen hinaufrollen. Die zu Fall gekommene Person bleibt vor dem Polster *y* der Schutzvorrichtung liegen, kommt aber mit dem angehobenen Wagen nicht in Berührung. Durch Anordnung der steil ansteigenden Auflaufflächen der Schuhe *a* erübrigt sich die Anwendung einer Wagenwinde zum Hochheben des Wagens.

Soll der Wagen die Fahrt fortsetzen, so fährt er zunächst so weit zurück, bis die Schutzvorrichtung freiliegt. Alsdann wird diese mittels der Kurbel *s* in ihre Anfangsstellu gebracht und hier durch die Sperrvorrichtu festgehalten.

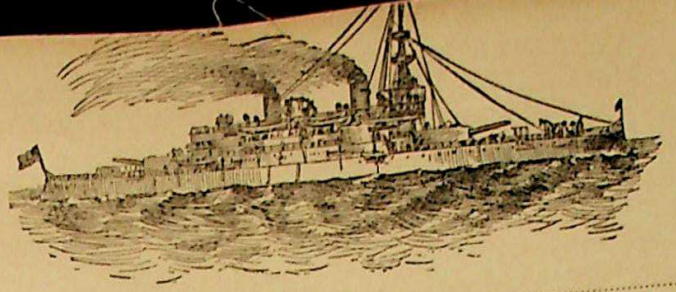
Die Schutzvorrichtung *B* ist abnehmbar e gerichtet, so daß sie für beide Wagenend verwendet werden kann.

Patent-Anspruch:

Schutzvorrichtung für Straßenbahnfah zeuge mit einem am Wagen lose aufg hängten Bremsschuh mit seitlichen, st ansteigenden Auflaufflächen, dadurch g kennzeichnet, daß zwischen den Auflau flächen *(a)* ein Keilstück *(C)* angeordn ist, auf dessen schiefer Ebene nach de Herablassen des Bremsschuhes *(B)* eine a der Wagenachse befestigte Rillenwalze (r aufläuft, wodurch ein Gleiten des Schuh klotzes während des Hinaufrollens der Vo derräder auf den Auflaufflächen der Schuh verhindert und gleichzeitig der Wagen vor angehoben wird.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



Name, ...

Rank and Service, ...

.....

Agency { *Original Roll:* .....
Transf'd ....., 1 , to .....
" ....., 1 , to .....

Issued ....., 1 .
Mailed ....., 1 .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., 1 .
.....
.....
Deductions: .....
.....
Disability: .....
.....

Issue. Class. Fee, $
Entered

Issued ....., 1 .
Mailed ....., 1 .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., 1 .
.....
.....
Deductions: .....
.....
Disability: .....
.....

Issue. Class. Fee, $
Entered

Issued ....., 1 .
Mailed ....., 1 .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., 1 .
.....
.....
Deductions: .....
.....
Disability: .....
.....

Issue. Class. Fee, $
Entered

Issued ....., 1 .
Mailed ....., 1 .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., 1 .
.....
.....
Deductions: .....
.....
Disability .....
.....

Issue. Class. Fee, $
Entered

Issued ....., 1 .
Mailed ....., 1 .
Rate and Period, $ ....., *from* ....., 1 .
.....
.....
Deductions: .....
.....
Disability .....
.....

Issue. Class. Fee, $
Entered

INDORSEMENTS.